

УДК 656.025.222

Н.М. Галик

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОБОТИ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

N.M. Halik

IMPROVEMENT OF STATE REGULATION OF OPERATION OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

Удосконалення державного регулювання роботи міського пасажирського транспорту, сучасної транспортної інфраструктури міського господарства є актуальним і багатоаспектним завданням, розв'язання якого потребує розробки спеціальних механізмів у напрямку стратегій доцільних змін.

Міський пасажирський транспорт передусім потребує реформування механізмів регулювання, управління і фінансування.

Досліджуючи ці проблеми, вчені припускають, що міський транспорт має знаходитись в системі муніципальної власності, додавши при цьому, що майно організацій і підприємств міського транспорту буде використовуватися ними на праві повного господарського володіння.

Питанням регулювання роботою МПТ можна присвятити вченим, як: О. Антоненко, К. Гнедіна, О.Костецький, І.Лисенко та іншим. Визначивши, що частина питань даної проблеми, які залишаються невирішеними мають бути в подальшому розглянуті і в подальше вирішені.

Метою дослідження є визначення та вдосконалення шляхів державного регулювання роботи МПТ.

На сьогоднішній день фінансове становище декількох підприємств пасажирського транспорту залишається нестабільним.

Функції регулювання пасажирських перевезень у місті покладаються на організацію, яка адміністративно не повинна залежати від перевізників.

Одним з перспективних напрямів підвищення ефективності транспортної галузі взагалі і МПТ зокрема вважається використання приватного капіталу у формі державно-приватного партнерства.

Для розвитку системи державно-приватного партнерства на пасажирському транспорті міста, приділивши увагу наземній частині, на наш погляд, необхідно змінити фінансове становище функціонування міського транспорту, яке сьогодні у своїй прибутковій частині базується на занижених через соціальні причини тарифах і бюджетних дотаціях.

На нашу думку, в систему управління МПТ доцільно впровадити комплексне державне замовлення на створення сприятливих і конкурентоспроможних умов перевезень пасажирів за видами транспорту, використавши для досягнення конкретних параметрів якостей і обсягу перевезень, так і величину оплати за проїзд при їх досягненні. При цьому пасажирський транспорт повинен поступово переходити від дотаційної фінансової системи до фінансової системи, орієнтованої на повну окупність і прибуток, відповідний суспільно-нормальним умовам господарювання, яка до того ж може бути збільшена за рахунок отримання синергетичного ефекту, породжуваного ефективним регулюванням транспорту.

Ще одним варіантом подолання дотаційного підходу до фінансування пасажирського транспорту і досягнення ним комерційно прийнятого рівня

рентабельності є підвищення тарифів на пасажирські перевезення до ринкового рівня з наданням усіх малозабезпеченим верствам населення адресних дотацій на покриття транспортних витрат.

Для ефективного державно – приватного партнерства та міського пасажирського транспорту порівнюючи з іншими галузями потрібна значно активна участь держави, оскільки соціально – економічна результативність проектів, як правило, значно перевищує прямі фінансові вигоди оператора об'єкта транспортної інфраструктури; рівень платоспроможного попиту порівняно з необхідними витратами не викликає інтересу в потенційних інвесторів; для проектів у галузі транспортної інфраструктури характерні висока фондомісткість і тривалі терміни окупності.

Повертаючись до механізму державно-приватного партнерства, варто відзначити, що основний принцип його реалізації повинен мати значення у формуванні такого ділового середовища для перевізників різних форм власності, яке б базувалося на незмінних і зрозумілих критеріях і вимогах і наполягало їх до довгострокової співпраці.

Пріоритетним завданням є розробка нормативно-правової бази, яка забезпечує чіткий законодавчо обумовлений розподіл прав, відповідальності і ризиків між державою і приватними інвесторами, а також визначення пріоритетних сфер застосування механізму державно-приватного партнерства на транспорті взагалі і у сфері зокрема.

Державі, на наш погляд, необхідно розробити і реалізувати комплекс таких заходів:

- Вдосконалити, перш за все норми законодавства, які регулюють питання оформлення прав власності на державне майно транспортної галузі, а також питання користування земельними ділянками організаціями транспортного комплексу;

- Провести розумну приватизації майна транспортної галузі з урахуванням цілей і завдань транспортної стратегії;

- Провести облік особливостей міської транспортної інфраструктури при встановленні умов використання державного майна, наданого на відшкодувальній основі землеволодіння і землекористування.

Таким чином, розв'язання проблем оптимального функціонування і подальшого розвитку МПТ міст країни повинне знаходитися під державним контролем, що має в розпорядженні всі необхідні інтелектуальні й організаційно-економічні ресурси і можливості.

Література

1. Антоненко О.А Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення / О.А Антоненко // Правове забезпечення адміністративної реформи. – 2008. - №1. – С. 117-118.

2. Гнедіна К.В. Специфіка міського пасажирського транспорту / К.В. Гнедіна. – Режим доступу : <http://www.confcontract.com/2009specpr/gnedina.htm>.

3. Костецький В. В. Особливості організації фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємства електротранспорту / О.В. Костецький // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. - № 2. – С. 39-42.

4. Лисенко І. В. Реформування управління системами міського пасажирського транспорту / І.В. Лисенко // Збірник наукових праць НТУ. – 2009. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_2/pdf/34.pdf.